चाहता हूं कि जल्दी ही हम ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स की मीटिंग कर रहे हैं, उसकी तारीख तो मैं अभी नहीं बता सकता। पहले हमने इसके लिए 19 तारीख तय की थी लेकिन कुछ मिनिस्टर्स की मजबूरी के कारण हमें उसको पोस्टपोन करना पड़ा है।

माननीय सदस्य ने नामरूप की जो बात कही है, उसका इस सवाल के साथ कोई लिंक नहीं है लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि उसके लिए एक अलहदा कंपनी बनाने की रिकमंडेशन की गई है और वह कैबिनेट में जा रही है। इस तरह एक अलहदा कंपनी बनाकर हमने उसको चलाने का प्रस्ताव किया है।

Procurement of rail engines

*282. SHRI K. KALAVENKATA RAO: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Indian Railways have not placed any orders or have slashed the orders for procurement of engines with the manufacturers;

(b) if so, the reason therefor;

(c) whether Central Trade Unions have approached the Prime Minister to intervene in the matter and get the orders isssued; and

(d) if so, the details in this regard?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) The production of locomotives is based on the actual requirements to meet the projected traffic arisings as also the availability of funds. Since the actual materialisation of freight traffic has been less than that anticipated for the IXth plan period, the requirement of locomotives has accordingly come down. The present production level is commensurate with traffic requirement and fund availability.

(c) Ministry of Railways has not received any such specific representation.

(d) Does not arise.

SHRI K. KALAVENKATA RAO: Sir, I would like to know the details of provisions made in the current Budget for placing orders for new electronic locomotives, and the reasons for not placing orders for procurement of locomotives with Chitharanjan Locomotives, which is almost having no orders. What is the exact policy of the Railways in this regard?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, इस साल चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में 90 लोकोमोटिव बनाने का प्रस्ताव है और अभी तक कुल 20 इंजन बनाए जा चुके हैं।

SHRI K. KALAVENKATA RAO: I would like to know whether the Government would place more orders with Chitharanjan Locomotives for export, since there is a demand for our electronic locomotives in countries like South Africa.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, एक्सपोर्ट की जहां गुंजायश है उसका पता लगा करके जो रेलवे के दो PSUs हैं—इरकॉन और राइट्स उनके माध्यम से यह काम किया जाता है। जहां कहीं भी गुंजायश होती है एक्सपोर्ट भी कराया जाता है न सिर्फ इलेक्ट्रिक लोको का बल्कि डीजल लोको के भी एक्सपोर्ट की संभावना देख कर के और अब तक कोई 58 डीजल लोकोमोटिव्स का एक्सपोर्ट हो चुका है। पूरे लोकोमोटिव्स सैक्टर को देखें तो इसके लिए हमेशा कोशिश होती रहती है जहां कहीं से भी आर्डर मिलता है इसमें तो कम्पीटीशन में जाना पड़ता है और उसी के सहारे हम लोगों की पूरी कोशिश भी है कि ज्यादा से ज्यादा जो हमारी केपेसिटी है उसका यूटिलाइजेशन करें और एक्सपोर्ट को भी एक्सप्लोर करें।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, in the reply, it has been stated that the freight traffic has been less than anticipated in the Ninth Plan period. And because the freight traffic has been less, probably, the requirement of locomotives and wagons has come down. But it should be treated, unless the Government feels otherwise. It is only a transient feature. If the Government feels that this position of economic slow down will continue, then it is different; otherwise, the freight traffic has been less. It is a transient feature, and it cannot be a permanent feature of the Indian economy. In this connection, the supplementary that I am going to ask, Sir, may not actually be connected with locomotives. I seek your permission, and I

know the engineer Minister is very much apprised of the entire situation. We had met him. The same problem is regarding the wagon availability. In all the wagon industries, especially in those located in our State and Bihar, there has been no orders for the last four months. There have been no wagon orders. 50,000 people are employed there. Indirectly, 1,50,000 people are employed there. We had met the hon. Railway Minister. Would he kindly apprise us what exactly is the present position of placement of orders so that these wagon units can start functioning? I will be grateful if he replies to it, though it may not be connected with this question.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, नाइंथ प्लान का जो टारगेट था या उसका जो प्रोडक्शन था उसके हिसाब से यह जो टर्मिनल ईयर है इसमें कोई 525 मिलियन टन का फ्रेट ट्रेफिक होना चाहिए। लेकिन जैसा कि आप जानते हैं कि इस बार के बजट में यह अंदाज लगाया गया है कि इस साल का फ्रेट ट्रेफिक 500 मिलियन टन का होगा। लेकिन अगर पहले क्वार्टर को देखें, उसकी परफार्मेंस को देखें तो यह असेसमेंट है कि 500 मिलियन टन को अचीव करने में भी डिफिकल्टी आएगी। यों तो पिछले साल की तुलना में फर्स्ट क्वार्टर में ज्यादा लोडिंग हुई। लेकिन जितना हम ग्रोथ सोच रहे थे उतना ग्रोथ नहीं हुआ। लेकिन इसका संबंध सिर्फ रेलवे से नहीं है, ओवर ऑल पूरी इकोनोमी से इसका संबंध है। लेकिन जहां तक सवाल है वैगन आर्डर का, प्रश्न तो इंजन को लेकर के है और हमारे जो दो पब्लिक सैक्टर रेलवे प्रोडक्शन यूनिट के है—चितरंजन लोकोमोटिव्स वर्क्स और डीजल लोकोमोटिव्स वर्क्स उससे संबंधित प्रश्न है। लेकिन चूंकि उन्होंने वैगन के बारे में पूछा है, उसके संबंध में हम इस सदन को सूचित कर चुके हैं। लेकिन वस्तु-स्थिति यही है कि इस बार के रेल बजट भाषण में 23 हजार वैगन के लिए जाने की चर्चा है। लेकिन जो बजट में प्रोविजन है उसके हिसाब से वैगन प्रोक्योरमेंट के दो हिस्से होते हैं। एक तो जो हमारा अपना रिसोर्सेज होता है चाहे हम बांड के जरिए आईआर॰एफ॰सी॰ से लेते हैं या डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से भी कुछ लिया जाता है। उसके अलावा प्राईवेट सैक्टर के लोग भी इसमें पार्टिसिपेट करते हैं—ओन योर वैगन स्कीम और बोल्ट स्कीम, हमारी यह दो स्कीम एग्जिस्ट करती हैं। लेकिन अपेक्षाकृत सफलता ओन योर वैगन स्कीम में मिल रही थी। अगर उसको हम देखें एप्रोक्सिमेट फिगर्स में तो 23 हजार का ब्रेक-अप यह है कि 17 हजार वैगन रेलवे रिसोर्सेज से लिए जाएंगे और 6 हजार वैगन जिसमें यह उम्मीद थी कि यह आएगा ओन योर वैगन स्कीम और बोल्ट स्कीम के जरिए जो प्राईवेट सैक्टर के लोग आर्डर प्लेस करेंगे या वह अपना इरादा जाहिर करेंगे, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि प्राईवेट सैक्टर ने अब तक कोई इरादा जाहिर नहीं किया है। इसलिए 6 हजार वैगन फोर व्हीलर

यूनिट का जहां तक सवाल है उसमें तो अभी तक किसी ने कुछ कहा नहीं है। इसलिए बात बची 17 हजार वैगन की, जो 17 हजार वैगन हमारे अपने रिसोर्सेज से लिए जाने हैं उसकी स्थिति यह है कि आलरेडी जैसा माननीय सदस्य ने कहा है कि वैगन यूनिट के पास कोई आर्डर नहीं है अगर हम इसको देखें तो यह बात उचित नहीं जान पड़ती है। जो कुछ भी हमारे पास फिगर्स आयी हैं उनके हिसाब से नया साल शुरू होने के बाद अगर उनकी हम टोटल इंडस्ट्री को लें, तो इनके ऊपर टोटल लोड 10197.5 फोर व्हीलर यूनिट्स का था जिसमें प्राईवेट यूनिट्स के पास लोड 5305 का था और टोटल पब्लिक सैक्टर के पास 4892 का था। इसमें पिछले साल का जो आर्डर है वह शामिल है। जो फारवर्ड हुआ है यानी इस साल जो चला आया है उसके अलावा 30 परसेंट ओप्सन क्लोज एक्सरसाइज रेलवे ने किया था, इन दोनों को मिला दें तो ये उनके पास आउटस्टैंडिंग आर्डर नये साल के थे। इसलिए दो हजार वैगन प्रोडक्शन का टारगेट वर्कशाप को दिया गया है जो रेलवे की अपनी वर्कशाप है। हमारे पास इस साल देने के लिए लगभग 5000 फोर व्हीलर यूनिट्स ही हैं। लेकिन नये टेंडर आर्डर के आर्डर प्लेस नहीं किए जा सके हैं, यह बात सही है। ये प्लेस किये जाने थे लेकिन इस बीच में कुछ शिकायतें मिली थीं, इसलिए उनकी जांच पहले से ही हो रही थी। एक-दो कम्पनियों के बारे में उसकी जांच हुई थी। उन्होंने अनस्पेसिफाइड स्टील का इस्तेमाल किया था। वह फ्री सप्लाई आईटम है। रेलवे काटन स्टील या स्पेसिफाइड स्टील देते हैं और उसकी जगह वहां अनस्पेसिफाइड स्टील यानी माइल्ड स्टील का इस्तेमाल किया गया था। यह जांच में पाया गया था। एक कम्पनी को शो-कॉज नोटिस भी दिया गया है। जब फाइनल आर्डर प्लेस होने थे उसी बीच में हमारे विजीलेंस की तरफ से रिपोर्ट आई कि ये ऐसे यूनिट्स हैं जिन्होंने अनस्पेसिफाइड स्टील का इस्तेमाल किया है। इसलिए हमने मुनासिब समझा कि इसके बारे में पूरी जांच-पड़ताल कर ली जाये। हर वैगन मैनुफैक्चरर के बारे में एक पालिसी डिसाइड की गई कि विजीलेंस और आरडीएसओ और मैनुफैक्चरर्स दोनों के रिप्रजेंटेटिव को लेकर के सेंम्पल टेस्ट सारी यूनिट्स के कराये जायें और वही काम चल रहा है। जहां तक मुझे जानकारी है यह जांच का काम यानी सेम्पल टेस्ट का काम पूरा हो चुका है और उसकी रिपोर्ट अभी आनी बाकी है। इस बीच में कतिपय माननीय सदस्य हमसे मिले, यूनियन के लीडर्स भी मिले, इस सदन के भूतपूर्व सदस्य श्री गुरुदास दासगुप्त जी भी मिले, हमारे दीपांकर मुखर्जी साहब भी लगातार बात करते रहे हैं। उस सदन के भी कतिपय सदस्य मिले और एक दिन कई पार्टियों का मिला-जुला बंगाल के माननीय सांसदों का एक शिष्ट मंडल मिला। उनके साथ चर्चा हुई और उसमें यह तय हुआ कि इन्वेस्टीगेशन होनी चाहिए। अगर किसी ने गलत काम किया है तो उसे सजा मिलनी ही चाहिए क्योंकि उसने अनस्पेसिफाइड स्टील का इस्तेमाल किया है, हमने वह फ्री आईटम दी है और उनको फेब्रिकेट करना था, उन्होंने उसको कहीं दूसरी जगह इस्तेमाल करके उसमें सस्ता स्टील लगा दिया है। इसकी जांच होनी चाहिए यह सभी

माननीय सदस्यों की राय थी। चूंकि वैगन यूनिट में काम कम होता चला जा रहा है, उनके बंद होने का खतरा है इसलिए उनको आर्डर मिलना चाहिए यानी माननीय सांसदों का आग्रह था कि इन्वेस्टीगेशन हो, प्लेसमेंट ऑफ आर्डर दोनों को एक साथ डील किया जाए। हमने इस बात में दम देखा और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को हमने कहा कि इसको एक्जामिन करना चाहिए। इसमें हम लोग यह भी कर सकते हैं कि जो भी वैगन मैनुफैक्चरर्स हैं जिनके बारे में जांच चल रही है, जांच तो सभी पर चल रही है इसलिए उनसे यह अंडरटेकिंग लेकर के कि अगर इनके ऊपर जो भी दंड किया जायेगा वह दंड स्वीकार करेंगे। उसके आधार पर आर्डर्स रिलीज किये जा सकते हैं। इसके बारे में पूरे मामले को जो माननीय सांसद हैं, उनकी राय को ध्यान में रखते हुए यह किया जा सकता है। इसके बारे में बात चल रही है और लीगल ओपिनियन ली जा रही है कि हम ऐसा कर सकते हैं या नहीं कर सकते हैं। लीगल ओपिनियन आते ही उसके बारे में वैगन आर्डर प्लेसमेंट करने का निर्णय लिया जायेगा। जिस प्रकार से माननीय सदस्य कन्सर्ड हैं, मैं भी पूरी तरह से उनके साथ हूं, कन्सर्ड हूं कि वैगन आर्डर्स प्लेस होने चाहिए। जो भी आर्डर्स हम दे सकते हैं वह आर्डर्स हमें देने चाहिए और इसके बाद हम माननीय सदस्यों को यह भी सूचित करना चाहते हैं कि जो रेलवे सेफ्टी फंड की बात हो रही है उसमें ओवर ऐजिड रिप्लेसमेंट की बात आयेगी। उस सिलसिले में संभव है कि आगे काम मिल जायेगा। मैं उसके बारे में निश्चित तौर पर आज की तारीख में नहीं कह सकता हूं कि उसका क्या स्वरूप होगा, लेकिन उसमें भी रिप्लेसमेंट के सिलसिले में कुछ काम मिल सकता है।

श्री दीपांकर मुखर्जी: आपकी लीगल ओपिनियन पता नहीं कब आयेगी। मैंने बार-बार कहा है कि तीन यूनिट्स हैं जिनके पास आर्डर्स नहीं हैं। आपने दस हजार आर्डर बोला है। मैं तीन यूनिट की बात कर रहा हूं—टैक्समैको, बर्न स्टैण्डर्ड बर्नपुर और ब्रैथवैट, इन तीनों के पास एक्जीस्ट करने लायक आर्डर नहीं हैं। इसके लिए अगर आप लीगल ओपीनियन या जो भी ओपीनियन लेते रहें तो उसके लिए वर्कर्स तो जिम्मेदार नहीं हैं लेकिन इस चक्कर में वह बैठ जाएंगे, बंद हो जाएंगे। मैंने कल आपको एक दिया भी है कि ससपैंशन ऑफ वर्क, वाईंडिंग अप वगैरह का नोटिस आ रहा है। जिनके पास ऑर्डर नहीं है, उनको जब तक आप अगले हफ्ते का नहीं देंगे तो वे बैठ जाएंगे। अब हम आपको क्या समझाएं? आपको तो हम हमारी पार्लियामेंट के सांसदों की जो इंजीनियर्स असोसिएशन है, उसका प्रेज़ीडेंट बनाना चाहते हैं पर आप क्या कर रहे हैं? अब तो हम शरद यादव जी को प्रेजीडेंट बना देंगे।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, हम उनके कंसर्न को शेयर करते हैं। जहां तक उन्होंने कहा है, यह बात ठीक है कि टैक्समैको के पास भी कोई ऑर्डर नहीं है और बर्न

स्टैंडर्ड, बर्नपुर के पास भी कोई ऑर्डर नहीं है। अगर हम 1 जुलाई 2000 तक देखें तो यह बात सही है।

श्री दीपांकर मुखर्जी: ब्रेथवेट भी।

श्री नीतीश कुमार: नहीं, ब्रेथवेट की 1 जुलाई, 2000 की हमारे पास फिगर्स हैं। 1 जुलाई 2001 पर ब्रैथवेट पर 282.5 का आउटस्टैंडिंग है। खैर, जो कुछ भी स्थिति है, वह मैंने आपके सामने रख दी है। हमारी पूरी कोशिश है कि इस मामले का निपटारा यथाशीघ्र किया जाए। मैं पूरे तौर पर इस राय से सहमत हूं कि इनवैस्टीगेशन को...**(व्यवधान)**...

श्री दीपांकर मुखर्जी: आप एक हफ्ते का बोलिए न। इंजीनियर्स की लैंगुएज में बोलिए। एक हफ्ता बोलिए। यह तो पॉलिटीशियंस की लैंगुएज है।

श्री नीतीश कुमार: अगर लीगल ओपीनियन इंजीनियर को देना होता तो हम कोई डेट बता देते लेकिन इंजीनियर...**(व्यवधान)**...

श्री दीपांकर मुखर्जी: इतने बड़े बैरिस्टर को आपके पास ले गये थे। ...**(व्यवधान)**...

श्री नीतीश कुमार: आपको याद होगा, मैंने वहां भी कहा था और सोमनाथ बाबू भी उस वक्त वहां थे, हमने कहा था कि आप लॉयर हैं, कुछ लीगल ओपीनियन भी दे दीजिए। उस समय उस बात को वे नज़रअंदाज कर गये। लीगल ओपीनियन, हमने कहा है...**(व्यवधान)**...

श्री नीलोत्पल बसु: आपके पीछे सरकार के लॉयर सरकार के अंदर बैठे हुए हैं। वह तो हम भी जानते हैं कि अगर राजनैतिक इच्छा शक्ति हो तो लीगल ओपीनियन मिलना मुश्किल नहीं है।

श्री नीतीश कुमार: पूरे तौर पर राजनैतिक इच्छा शक्ति है और आप अच्छी तरह जानते हैं कि हमारे क्या विचार हैं।...**(व्यवधान)**...

श्री दीपांकर मुखर्जी: मुखर्जी साहब आपके पीछे बैठे हैं न। ...**(व्यवधान)**...

श्री नीतीश कुमार: अगर यह विचार नहीं होते तो मैं माननीय सांसदों के समक्ष ही यह निर्णय नहीं करता कि दोनों को डीलिंक किया जाए लेकिन हम लोग सांसद हैं—उसमें लॉ प्वाइंट क्या है, कल को कोई कोर्ट चला जाए, वहां क्या कहेगा इसलिए उस संबंध में लीगल ओपीनियन लेना हम लोगों ने जरूरी समझा। हम आशा करते हैं कि कपिल सिब्बल जी इसको ऐप्रीशिएट करेंगे। ...**(व्यवधान)**...

श्री दीपांकर मुखर्जी: आपके पीछे बैरिस्टर साहब बैठे है न, मुखर्जी साहब बहुत बड़े बैरिस्टर हैं।

SHRI J. CHITHARANJAN: Sir, the hon. Minister has given a general reply. But I think, he should have explained what exactly was the estimated target for the Ninth Five-Year-Plan, as a whole. How much is the reduction due to the fall in traffic? I think, the Minister would explain these things. He should clarify these things. My question is: What was the targeted requirement of engines and wagons, and how much reduction is there in that?

श्री नीतीश कुमार: मैंने पहले ही बताया कि इस साल के बजट में उल्लेख है और इस बार का लक्ष्य है—C.L.W. के लिए, चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के लिए जो इलैक्ट्रिक लोकोज़ हैं, उसके लिए 90 लोकोमोटिव्ज़ का और डीजल लोकोमोटिव्ज़ के लिए भी 90 लोकोमोटिव्ज़ का टारगेट है। उसके हिसाब से इतने कम समय में जो प्रोडक्शन हो चुका है वह C.L.W. में 20 और D.L.W. में 35 का है।

SHRI K. RAHMAN KHAN: My question is also related to wagons, because you have replied on wagons. There are two things that I would like to know. One is, the hon. Minister has said that certain units are not getting the orders. That is what has been said. And, those units are entirely dependent on the Railways for the orders, because there is no other organisation which can place orders on them. It is only the Railway which has to place orders, for those units to function. Sir, besides that, the Minister has said that 30,000 wagons are to be procured, as per the Budget speech. But, subsequently, that was reduced to 23,000; and, out of that, the Railway procurement is only 17,000 wagons. Now, I would like to know from the hon. Minister whether—taking into account the total anticipated traffic—there is actual shortage of wagons in the country. And if so, what are the steps that have been taken by the Government? Sir, why I am saying this is because, this House has debated this issue several times. A Select Committee of this House had also gone into the entire matter. Sir, I had the privilege to chair that Select Committee. The Committee had come to the conclusion that there is a shortage of wagons in the country. The Planning Commission had also anticipated a shortage of wagons. But, Sir, when it comes to placing of orders, there has always been a difficulty.

Why is it so? I would like to know whether there is actually a shortage of wagons in the country or not.

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, यह सही है कि 30,000 की रिक्वायरमेंट थी और बजट में घटाकर उसको 23,000 कर दिया गया है, ऐसा मैं नहीं कहता हूं। रेल मंत्री की बजट स्पीच में 23,000 वैगन की चर्चा है जिसका ब्रेकअप है 17,000 एप्रोक्सीमेटली। प्वाइंट वगैरह में थोड़ा फर्क हो सकता है। लेकिन प्राइवेट सैक्टर्स के माध्यम से एप्रोक्सीमेटली 6,000 वैगन्स आएंगे। प्राइवेट सैक्टर के लोग लेते हैं 'ऑन योर वैगन्स स्कीम' में या 'बोल्ट स्कीम' में, यानी रेलवे को अपनी तरफ से कुछ नहीं करना है। अगर दूसरे प्राइवेट सैक्टर्स के लोग कहते हैं कि 'ऑन योर वैगन्स स्कीम' में इतने वैगन्स लेना चाहते हैं तो रेलवे उनके लिए भी आर्डर प्लेस करती है और 'बोल्ट स्कीम' में वे खुद ऐसा करते हैं। रेलवे की तरफ से मात्र 17,000 वैगन्स की बात थी, उसका प्रक्योर हमने दे दिया है। इस साल में थ्रो फारवर्ड आर्डर आया है 10,000 वैगन का, और हम 2,000 वैगन्स का आर्डर वर्कशॉप को दे चुके हैं। रेजिडूअल एमामाउंट बचता है, क्वांटिटी बचती है 5,000। अब सवाल उसके आर्डर दिए जाने का है। इसके बारे में मैंने बताया है कि बीच में विजिलेंस चैक्स हुए हैं और हमें यह बताया है कि डिफरेंट यूनिट्स ने अनस्पेसिफाइड स्टील का इस्तेमाल किया है। इसकी जांच चल रही है और यह बात आई कि जांच चलती रहे, आर्डर दिए जाएं डीलिंग के बाद। जहां तक प्रोजेक्शन की बात है, मैंने पहले ही जवाब दे दिया है कि नाइन्थ प्लान के प्रोजेक्शन के हिसाब से टर्मिनल ईयर में फ्रेट ट्रैफिक होना चाहिए था, 525 मिलियन टन का। लेकिन 525 मिलियन टन होने की कोई संभावना नहीं है, बजट में रखा गया है 5,000 मिलियन टन का। इस ट्रेन्ड को देखकर ऐसा लगता है कि 5,000 मिलियन टन का एचिव करना भी मुश्किल हो गया है। अगर पहले क्वार्टर की प्रफोर्मेन्स देखकर हमने पूरी तौर पर इस बात को रख दिया है कि प्रोजेक्शन बैठकर करना एक चीज होती है और अक्चुअल रिक्वायरमेंट दूसरी चीज होती है। जहां तक हमारे प्लानिंग डायरेक्ट्रिएट का सवाल है या ट्रैफिक डिपार्टमेंट का सवाल है, दोनों के द्वारा दी गई जानकारी के आधार मैं आपको सूचित करना चाहूंगा कि वैगन्स की कोई शार्टेज नहीं है।

SHRIMATI JAYAPRADA NAHATA: Sir, when the Cabinet has already approved the procurement of new locomotives and the funds provisions were available, I have a reliable information that the bureaucrats could reverse the decision and make it standstill. I would like to know from the hon. Minister whether it is correct or not.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, nobody is competent to reverse the

decisions taken by the Cabinet. I have already mentioned that the target for this year is 90 in the case of CLW and 90 in the case of DLW. They have already produced 20 and 35 respectively.

श्री प्रेमचन्द गुप्ता: मान्यवर, सरकार ने अपने जवाब में कहा है कि लोकोमोटिव की प्रक्योरमेंट is linked to the traffic requirement. If it is so, then why were the imports made? The locomotives were imported in the name of technology and so on. Last week we heared the same argument in the House that these engines were found to be having some technical defects. It was the same thing in the case of the coaches also. Some engines were imported from USA. Their technology was not found suitable to Indian conditions. But, when there is not requirement and there is no projection for additional requirement, why were the imports effected? Is it not that some import lobby is working in the Railways. The same thing happened in the case of the cranes. The issue has been raised in the House so many times, but no action has been taken. Only some case has been registered, but no concrete action has been taken. I had put a question last week.

MR. CHAIRMAN: You put your question.

SHRI PREM CHAND GUPTA: My question is: whether the import lobby, which is working in the Railways, is influencing the decision of the Railway Board, to place orders for locomotives with the local manufacturers.

Secondly, how soon are you planning to take action against the people, who are involved in the import of cranes, for which a case has already been filed.

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, हमारे देश में इंजन की जो मैन्युफैक्चरिंग होती है वह रेलवे के प्रोडक्शन यूनिट में होती है। एक वाराणसी में डीजल लोको डी॰एल॰डब्ल्यू॰ बनाती है और दूसरी इलैक्ट्रिक लोको बनाती है चितरंजन में, चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के नाम से। इन दोनों का बजट के हिसाब से ही प्रोविजन दिया जाता है, उसकी हमने चर्चा भी की है। जहां तक इम्पोर्ट का सवाल है तो बहुत पहले थ्री फेज 6000 एच॰पी॰ का जो ए॰बी॰बी॰ इंजन है वह ट्रांसफर ऑफ टेक्नोलॉजी एग्रीमेंट के तहत इम्पोर्ट हुआ है। चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव है, यहां लोग बना रहे हैं, कुछ बना भी चुके हैं, उस टेक्नोलॉजी के, ए॰बी॰बी॰ के 26 या 27 बना चुके हैं। जहां तक 4000 एच॰पी॰ का सवाल है तो जो जी॰एम॰

लोको इम्पोर्ट किया गया है उसकी भी ट्रांसफर ऑफ टेक्नोलॉजी है। इस साल एक जी॰एम॰ लोको डी॰एल॰डब्ल्यू में बनाया जाएगा। यानी कि अगर कोई भी रेगुलर इस्तेमाल के लिए, अपनी रिक्वायरमेंट के लिए इम्पोर्ट करता है तो उसका हमारे इन्डिजिनिस सिस्टम में आर्डर न देने से कोई संबंध नहीं है। स्थिति यह है कि टेक्नोलॉजी ऑफ ट्रांसफर के लिए वह वहीं इम्पोर्ट होता है और वहीं बनाया जाता है। जहां तक आपने क्रेन के बारे में पूछा यदि उसका कोई स्पेसिफिक क्वेश्चन होता तो मैं उसकी पूरी जानकारी लेकर आपको देता, ऑफहैंड तो मेरे पास सूचना उपलब्ध नहीं है। ट्रेन के बारे में जो सी॰बी॰आई॰ इंक्वारी चल रही थी वह किस स्टेज में है, उसके बारे में भी ऑफहैंड मेरे पास जानकारी नहीं है। माननीय सदस्य ने पूछा है यदि आप इजाजत देंगे तो उसका क्या स्टेट्स है रेलवे के पास, जो सूचना होगी वह प्राप्त करके इन्हें भिजवा देंगे।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: सभापति जी, मेरा रेलवे वर्कशॉप का प्रसंग इससे मिलता-जुलता है। मैं आदरणीय रेलवे मिनिस्टर से यह आग्रह करूंगी कि बीकानेर में रेलवे वर्कशॉप स्टेट के जमाने से बना हुआ है। वहां इंजन, रेल के डिब्बे और बढ़िया पुर्जे बनते हैं लेकिन आज की स्थिति में वह रूग्न अवस्था में पड़ा हुआ है। क्या रेलवे वर्कशॉप, जो इंजन और पुर्जे बनाता है उसमें भविष्य में कोई सुधार करने के लिए आप सोचेंगे? वहां हजारों मिस्त्री और मजदूर काम करते हैं। एक समय था जब लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे तो वहां निरीक्षण करने गए थे और उन्होंने बड़े ही मधुर शब्दों में उस रेलवे वर्कशॉप की प्रशंसा की थी। मैं आपसे आग्रह करूंगी कि जहां पुर्जे, इंजन, रेल के डिब्बे आदि बनते हैं उस रेलवे वर्कशॉप का विस्तार करें, मैं आपकी बहुत आभारी रहूंगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री नीतीश कुमार: इसका तो कोई संबंध नहीं है।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: यह इससे मिलता-जुलता प्रश्न है।

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि हम इनके आग्रह पर संसद सत्र समाप्त होने के बाद उस वर्कशॉप का निरीक्षण करने जाएंगे क्योंकि इसका तो काम ही रेलवे की जरूरत को पूरा करना है और इसी के हिसाब से वर्कशॉप बनाए जाते हैं।

Pipeline of Kudremukh Iron Ore Company in forest area

*283. SHRI K.C. KONDAIAH: Will the Minister of ENVIRONMENT AND FORESTS be pleased to state:

(a) whether the Ministry of Environment & Forests has given the right of way of 30 meters to Kudremukh Iron Ore Company Limited for the pipeline in the forest area;

(b) if so, when the permission was given;